



СМИТ В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ

Анатолий МАКСИМОВ

■ Аляску и Чукотку может соединить подводная дорога Путина - Трампа.

СТО КИЛОМЕТРОВ ПОД ВОДОЙ

В сорокаминутном шоу Дональда Трампа перед встречей с Зеленским одним из самых интересных моментов была его реакция на идею строительства тоннеля между Чукоткой и Аляской. Кто бы сомневался, что Президенту США это понравится, а Зеленскому, естественно, нет. «Значит, надо строить», - сказала бы секретарша из «Служебного романа».

Много миллионов лет назад сухопутный перешеек между Аляской и Чукоткой, так называемый Берингов мост, уже существовал. Символично, что он исчез одиннадцать тысяч лет назад в результате таяния ледников и потепления, просто ушел под воду. Теперь все наоборот: неожиданно всплывшая идея о подводном тоннеле может стать символом оттепели в отношениях России и США.

Амбициозный проект предложил руководитель Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев, окрестив его «тоннелем Путина - Трампа».

ИЩЕМ ИНВЕСТОРОВ

■ К строительству можно привлечь и другие страны.

Но главный вопрос - цена проекта. Кирилл Дмитриев говорит о том, что стоимость такого тоннеля может достигать 65 миллиардов долларов, но если применить технологии компании Илона Маска, который строит подземные дороги и запускает на них Tesla, то обойдется почти в десять раз дешевле - в восемь миллиардов. Строительство займет порядка восьми лет.

Другие эксперты не столь оптимистичны: речь, по их оценкам, идет о ста миллиардах долларов, и на такой проект может уйти до пятнадцати лет - только разработка документации займет 2,5 года.

Кто будет инвестором? Частный капитал вряд ли рискнет без государственных гарантий. Окупится ли дорогостоящая

па». По его словам, работа кипит полгода. Пока - на бумаге. Фонд уже финансировал строительство первого в истории железнодорожного моста между Россией и Китаем. Благодаря этому маршрут грузовых перевозок сократился больше чем на семьсот километров.

Новая магистраль может протянуться от 98 до 113 километров, это примерно вдвое превышает длину тоннеля под Ла-Маншем, соединяющего Великобританию и Францию.

Расстояние, конечно, не маленькое, но на предполагаемом маршруте расположены два острова - Ратманова (Большой Диомид) и Крузенштерна (Малый Диомид). Это позволяет разбить тоннель на несколько секций с выходом на поверхность. С российской стороны к нему предполагается провести железнодорожную ветку Якутск - Уэлен, длина которой, в зависимости от маршрута, составит от 3850 до 4020 километров. Со временем ее можно будет соединить с Транссибом и БАМом. С американской стороны к проливу будет построена железная дорога протяженностью 1925 километров. Впоследствии ее можно «встроить» в сеть Канады и соединить с основной территорией США.

Идея миглом «завирусилась» в интернете, и вот уже объявлен конкурс на лучшее ИИ-видео на тему постройки тоннеля.

СЛОЖНОСТИ - МЕРЗЛОТА И ЛЬДЫ

Средняя глубина Берингова пролива - тридцать - пятьдесят метров, что технически упрощает проект. И это один из главных аргументов в пользу осуществимости стройки.

По мнению главы российского отделения корпорации IBSTRG Виктора Разбегина, «создание подводных тоннелей такой длины - давно освоенная человечеством задача», и он «не будет принципиально сложнее, чем, например, Северомуйский на БАМе или Лефортовский в Москве».

Основные сложности для строителей подбрасывает экстремальный арктический климат: вечная мерзлота, дрейфующие льды в проливе, температуры, опускающиеся ниже пятидесяти градусов, и крайне короткий рабочий сезон. Кроме того, регион сейсмически активный.

Надо будет предусмотреть и место для «переобувки» составов: ширина железнодорожных путей в России и Америке различается.

ЧТО ПОЧЕМ?

строика? Вопросов много. Ежегодный объем грузопотока по новому пути может составить шестьдесят - семьдесят миллионов тонн с увеличением до ста (для сравнения: нынешняя ежегодная пропускная способность Северного морского пути - десять - двенадцать миллионов). Можно брать плату за проезд.

К стройке должны подключиться и другие страны: Канада, Япония, Китай. Для последних это может быть выгодно: путь от Харбина до Чикаго или Ванкувера станет на несколько тысяч километров короче и на две с лишним недели быстрее. Себестоимость доставки тоже будет ниже.

Вот в окрестностях этого маяка на мысе Дежнева и может начаться строительство тоннеля.

УРОК ИСТОРИИ

НОВОЕ ДЫХАНИЕ

■ Кирилл Дмитриев далеко не первый, кто обращает внимание на Берингов пролив.

Впервые о соединении континентов заговорил губернатор Колорадо Уильям Гилпин. В 1890 году он выпустил трактат «Космополитическая железная дорога», где предложил объединить Америку и Евразию одной магистралью, для которой нужно было бы построить мост через Берингов пролив. Но российские власти отказали американцам.

Будущий создатель знаменитых «Золотых ворот» в Калифорнии Джозеф Страусс также выдвинул идею железнодорожного моста между Аляской и Чукоткой. И ему не дали добро на строительство.

Следующим был французский магнат Лоик де Лобель. Он пообещал построить Сибирско-Аляскинскую железную дорогу от мыса Принца Уэльского на Аляске через тоннель под Беринговым проливом и через северо-восточную Сибирь до Иркутска. Правда, на весьма жестких условиях для России: американской стороне нужно было отдать на девяносто лет в полную собственность территории вдоль железной дороги шириной по тринадцать километров с обеих сторон полотна. Плюс - исключительные права на добычу полезных ископаемых на этих участках. И если правительство Сергея Витте согласилось, то новый премьер Петр Столыпин дал

западному консорциуму от ворот поворот.

В середине прошлого века уже советский инженер Петр Борисов предлагал перекрыть Берингов пролив дамбой из громадных бетонных блоков, а по ней пустить железнодорожные пути. А Кирилл Дмитриев показал нарисованный от руки проект моста Кеннеди-Хрущева, но это был скорее символический жест временного потепления периода холодной войны, который предложил американец Даг Сандстрем в своем письме на имя лидера СССР в связи с убийством Джона Кеннеди.

Американец китайского происхождения, инженер Тунг-Йен Линь в 1958 году выдвинул идею построить мост «для торговли и взаимопонимания между народами Соединенных Штатов и Советского Союза». И не отказался от нее и в 1994-м.

После начала перестройки мысли построить тоннель, похоже, обрели новое дыхание. Возникло несколько организаций, которые развивали идею межконтинентального пути. Одна из них - Interhemispheric Bering Strait Tunnel and Railroad Group. С российской стороны «локомотивом» стройки стал экономист и инженер Виктор Разбегин.

Трампа не первый американский лидер, заинтересованный в проекте. В 2005 году сын экс-президента США Джорджа Буша-старшего, инвестор Нил Буш, продвигал предложение о прокладке транспортного коридора под Беринговым проливом.

СТРОЙКИ ВЕКА

ГЛУБОКО КОПАЮТ

■ Похожие проекты уже есть во всем мире.

❖ В 1988 году открыт 54-километровый железнодорожный тоннель Сэйкан, который соединяет японские острова Хоккайдо и Хонсю. Он опускается на глубину около 240 метров, на сто метров ниже уровня морского дна, - это второй по длине железнодорожный тоннель в мире после Готтардского. Под водой проходит почти тридцать километров пути.

❖ Длина тоннеля под Ла-Маншем (или Евротоннеля) - примерно 51 километр, из них 39 проходит под водой. Открыт был в 1994 году. Соединяет континентальную Европу с Великобританией. Путь на поезде из Лондона в Париж занимает чуть больше двух часов.

❖ В 2019 году в Норвегии открылся тоннель Рифаст между городами Ставангер и Странн. Его длина - 14,5 км. Это самый длинный и самый глубоководный автомобильный тоннель в мире: глубочайшая точка находится на отметке 292 метра ниже уровня моря.

Сейчас строят еще один тоннель между этими же городами. Проектная глубина - почти четыреста метров, а длина - 26 километров. Стройка стартовала еще в 2018-м, потом ее приостановили из-за проблем с бюджетом. Работы возобновили в 2021 году. Стоимость - около 2,7 миллиарда долларов. И таких проектов - десятки.